

Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales  
N.º 18, septiembre 2015, pp. 113-136



## **Grandes complejos turísticos de la globalización, el caso de Marina de Cope, Murcia**

### **Large touristic complexes of globalization, the case of Marina de Cope, Murcia**

Javier Cortijo-Pardo

---

Doctorando del programa en Sociedad, desarrollo y relaciones laborales de la Universidad de Murcia. Máster en Sociología Aplicada por la Universidad de Murcia, Licenciado en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad Nacional de Educación a Distancia. [jp.cortijopardo@um.es](mailto:jp.cortijopardo@um.es)

---

Fecha de recepción: 31 de marzo de 2015

Fecha de aceptación: 25 de agosto de 2015

DOI: <http://dx.doi.org/10.17141/letrasverdes.18.2015.1650>

#### **Resumen**

El proyecto de urbanización turística Marina de Cope (Murcia, España), con 60.000 plazas hoteleras y residenciales, ofrece la posibilidad de analizar la relación entre estructura urbana y sociedad en el contexto de la globalización. Como instrumento de análisis, se proponen ocho preguntas sociológicas que, aplicadas al caso, permiten concluir que responde a un diseño urbano segregador, que evita la complejidad social, basado en una forma periférica de la economía globalizada y con un impacto socioambiental insuficientemente evaluado.

**Palabras clave:** Marina de Cope, planificación urbana, impacto socioambiental, turismo, comunidades cerradas.

## Abstract

The touristic urban project of Marina de Cope (Murcia, Spain), with 60.000 hotel and residential vacancies, provides the opportunity to analyse the relation between urban structure and society in the context of globalization. As an analytic instrument, eight sociological questions are asked and applied to this case in order to conclude it responds to a social segregation design, avoiding the social complexity, based on a peripheral shape in the globalized economy, with a socio-economic structure and an insufficiently assessed social-environmental impact.

**Keywords:** Marina de Cope, urban planning, social-environmental impact, tourism, gated communities.

---

## Introducción

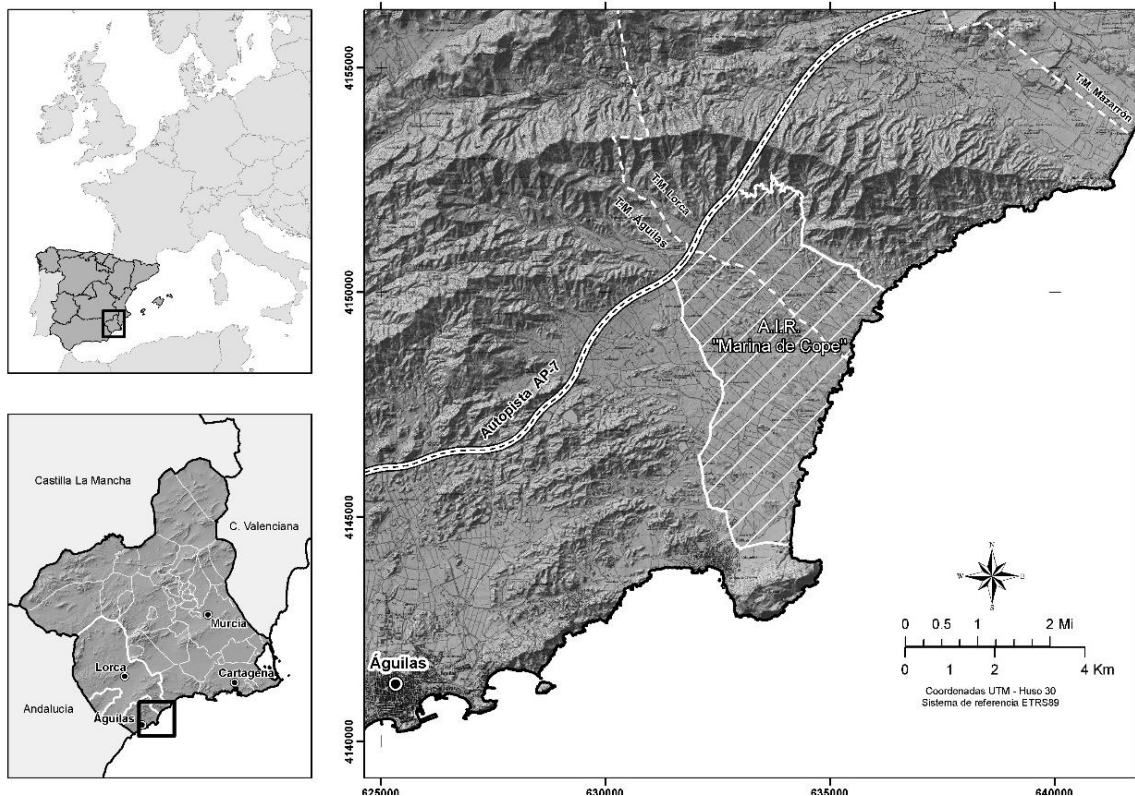
Marina de Cope es el nombre del proyecto de un complejo turístico con 60.000 plazas, aprobado en 2004 por el gobierno regional de Murcia (España) para su construcción en una zona de la costa mediterránea situada entre Lorca y Águilas (Figura 1). Es polémico, en especial, porque en gran parte se sitúa en un espacio que previamente fue excluido del Parque Regional de Cabo Cope y Puntas de Calnegre (Murcia, 2001), aunque más de una década después el Tribunal Constitucional (España, 2012) lo devolvió a la zona protegida. A pesar de la sentencia, el gobierno murciano mantiene su apoyo al proyecto.

Marina de Cope fue declarada Actuación de Interés Regional (AIR) en 2004, con el objetivo de atraer “a un segmento de alto poder adquisitivo” (Murcia, 2004: 17781) y fundamentar un desarrollo “diversificado, equilibrado y sostenible” a partir de una crítica al “intenso, y en ocasiones, descontrolado desarrollo del litoral mediterráneo” (Murcia, 2004: 17778). Cuenta con 21.156.245 m<sup>2</sup> de los que 2.961.874 m<sup>2</sup> son edificables (10% equipamientos, 35% establecimientos hoteleros y 55% uso residencial). Se definen dos grandes zonas: la hotelera en la primera línea de costa y la residencial, quinientos metros tierra adentro. Suma 23.000 plazas hoteleras y 11.000 viviendas (Murcia, 2004: 17789-17794) con lo que la población total del complejo –al

100% de ocupación- sería de unas 60.000 personas. El empleo previsto es de 3.800 puestos de trabajo directos y 6.600 indirectos en la zona hotelera y una cantidad mucho menor en la residencial.

**Figura 1**

Mapa de localización de la AIR Marina de Cope



Fuente: elaboración propia en base a AIR Marina de Cope (Murcia, 2004).

El modelo urbanístico de Marina de Cope es un intermedio “entre la fórmula del resort autónomo y el espacio residencial turístico abierto” enfocado “hacia segmentos de mercado de nivel adquisitivo alto, tanto nacional como internacional”. En su diseño destacan una marina interior con 1.500 a 2.000 amarres y 5 campos de golf de 18 hoyos. Se busca expresamente la “tematización del espacio”, especializarlo “en deportes de élite como golf y náutica, centros de alto rendimiento y concentración deportiva”. Además de una zona hípica, el equipamiento turístico prevé centros comerciales y lúdicos abiertos y hoteles con capacidad para organizar convenciones.

Las obras no han comenzado en agosto de 2015 aunque la declaración de AIR fija un plazo de 2 años para su comienzo y de 12 para su terminación. La inversión total estimada en 2004 fue de 3.800 millones de euros.

Planteo un análisis del impacto social del proyecto desde la perspectiva de la sociología urbana apoyándome en la literatura científica de referencia sobre turismo, ciudad dispersa, comunidades cerradas y globalización. El material empírico de investigación son los documentos que diseñan el complejo y los textos legales que regulan la ordenación urbana en la Región de Murcia. Estos documentos se complementan con tres entrevistas en profundidad con los principales impulsores políticos de Marina de Cope en la administración regional y en los ayuntamientos de Lorca y Águilas, y, por último, con un análisis comparativo con otros grandes complejos turísticos españoles.

### **Turismo, comunidades cerradas, ciudad dispersa y globalización**

Al hablar de turismo residencial resulta difícil distinguir entre desarrollos turísticos y simples desarrollos inmobiliarios y más aún definir la condición de las personas que los habitan. Es el caso de quienes pasan 6 u 8 meses en la costa española y el resto del año en su lugar de origen: “¿cómo es posible residir de forma permanente o semipermanente fuera del lugar de residencia habitual?”, “¿es posible referirse a esas personas como turistas?” (Huete, Mantecón y Mazón, 2008: 104). Las respuestas son necesariamente ambiguas, “la distinción entre su carácter migratorio o turístico se torna borrosa” (Mantecón, Huete y Mazón, 2009).

Vista esta primera dificultad hay que señalar que turismo hotelero y turismo residencial responden a modelos e intereses distintos y no exentos de tensiones. En España se observan en el documento publicado en 2005 por Exceltur, alianza de 24 importantes grupos empresariales del sector turístico. Sostiene que el turismo basado en los alojamientos reglados genera mayor valor añadido y más empleo y tiene unos costes ambientales y territoriales muy inferiores que el turismo residencial. Llega a apreciar en el sector residencial una “notable amenaza a la sostenibilidad del litoral mediterráneo y de las islas, tanto desde el punto de vista socioeconómico y medioambiental como desde otro ángulo esencial, como es la percepción de la calidad de vida inducida por las actividades turísticas sobre las sociedades locales” (Exceltur, 2005: 27).

Un juicio severo al que no le falta respaldo. En el ámbito de la sociología del turismo, Huete, Mantecón y Mazón señalan que “el turismo residencial se ha caracterizado casi siempre por la ausencia de una debida planificación, tanto turística como urbanística, y por su sometimiento a procesos de especulación del suelo” (Huete, Mantecón y Mazón, 2008: 113).

No obstante, cuando los resorts turísticos respetan las normas urbanísticas de planificación también hay debate. En la Región de Murcia, Andrés Sarasa ve los resorts en armonía con el medio ambiente, configurados como “un distrito de ocio que funciona a modo de cualquier otro distrito industrial, sólo que dedicados a producir servicios de calidad” (Andrés Sarasa, 2004: 49). Pedreño, por el contrario, encuentra en el modelo resort una “discontinuidad espacial y social respecto a la trama circundante y persistente, reforzada por el hecho de ser creaciones artificiales a modo de enclaves diferenciados y cerrados (vallas, muros, guardias de seguridad, etc.)” (Pedreño, 2009: 12).

Hay que considerar una cuestión más, la dimensión ambiental del turismo expresada en los conceptos de huella ecológica [1] y capacidad de carga turística. [2] Ambos combinan factores ambientales y sociales, como la Estrategia Territorial Europea (Unión Europea, 1999: 11) que fija como objetivos la cohesión económica y social, la conservación de los recursos naturales y del patrimonio cultural, y la competitividad más equilibrada del territorio europeo.

El resort reproduce el modelo de las comunidades cerradas (*gated communities*), un fenómeno global que Mario Gaviria (1971) comenzó a estudiar en España al final de la década de 1960. Reunían entonces gente del mismo estatus (clases medias y medias-altas) que huían de la ciudad para vivir en un campo urbanizado. Tres décadas después, Maristella Svampa estudia en Argentina un fenómeno de expansión y fragmentación urbana mucho más amplio y lo asocia a la crisis y a las políticas neoliberales que se aplican en el país desde mediados de la década de 1970: “los sectores ‘ganadores’ de las clases de servicios decidieron probar suerte inaugurando un estilo de vida que combina un estricto marco de seguridad con el contacto con “el verde”” (Svampa, 2008: 79). En Estados Unidos, Blakely y Gail Snyder (2002) señalan que al principio eran villas para

jubilados y residencias de multimillonarios, mientras que ahora la mayoría son de clase media y media-alta. En su descripción hacen hincapié en su carácter privado y sobre todo en que se cierran, se enrejan y se fortifican para protegerse del exterior que les da miedo o, al menos, para marcar distancias con unas rejas que “simbolizan distinción y prestigio”.

En la literatura especializada que se ocupa de las urbanizaciones cerradas destacan una serie de rasgos comunes: privatización de una zona urbana (barrio, resort, urbanización, etc.), segregación espacial y social, vallas perimetrales y/o sistemas de seguridad privados y búsqueda de una mayor calidad de vida que la de la ciudad compacta. Muchos autores aprecian en las comunidades cerradas un componente utópico para las clases acomodadas estimulado por la mercadotecnia (Gaviria, 1971: 224; Capel, 2003: 239; Harvey, 2005: 198). La tendencia a la suburbanización segregada es antigua (Mumford, 2012: 803). Lo nuevo es la extensión del fenómeno, el ritmo al que crece en distintos países y el grado de cierre físico y social que llegan a introducir a partir de variados criterios de homogeneidad.

Estas urbanizaciones forman parte también del muy discutido fenómeno de la ciudad dispersa. Moliní y Salgado (2012), revisan 54 obras científicas sobre el impacto ambiental de la ciudad de baja densidad en comparación con la ciudad compacta y concluyen que la gran mayoría de los autores son partidarios de la segunda. Las críticas a la ciudad dispersa se refieren al consumo de suelo, energía y agua, a los impactos del transporte y a otros como la contaminación, la pérdida de espacios de valor ambiental, el incremento del riesgo de inundaciones, etc. Aún podemos añadir una crítica más a la ciudad dispersa, recogida en el concepto de “urbanalización” con el que Francesc Muñoz (2008) describe el urbanismo dominante. Muñoz -que critica la ciudad dispersa por insostenible y le atribuye riesgos sociales- se centra en los paisajes urbanos que se multiplican globalmente, desanclados del territorio físico y social en el que se levantan.

Ante esta avalancha crítica es lógico preguntarse por la razón del enorme éxito de la suburbanización. Encontramos en primer lugar un factor tradicional, la urbanización dispersa es frecuente en muchas zonas rurales. Esa tradición se suma además a los atractivos (reales o imaginados) que ofrece “el campo” frente a la vida urbana y también



a la posibilidad de adquirir viviendas amplias, que resultan inalcanzables para la mayoría en zonas urbanas (Bourdieu, 2001: 193). Hay aún un tercer factor que favorece la dispersión. Oriol Nel.lo sostiene que “la dispersión urbana y la segregación social tienden a aliarse y a reforzarse recíprocamente” (Nel.lo, 2004: 280) con el mercado de la vivienda actuando de motor y de filtro:

Motor porque obliga a sectores muy importantes de la población a buscar vivienda fuera de su barrio o municipio de origen, ya que allí no encuentran la vivienda que buscan al precio que pueden pagar. Y filtro porque conduce a los diversos grupos sociales, según su nivel de renta, a localizarse en determinadas áreas y a cerrarles el acceso a otras (Nel.lo, 2004: 278).

Sassen –prologuista de Urbanalización– considera, igual que Muñoz, la homogeneización del paisaje urbano como resultado de la globalización. Advierte que esa homogeneidad no revela trayectorias económicas similares y –sobre todo– niega que les vaya a llevar al mismo sitio, que haya “un movimiento general hacia (una misma) economía del conocimiento” (Sassen, 2008: 30). Desde luego, la expansión urbana que ha llevado a la ciudad dispersa es fruto de un largo proceso. Capel aprecia en la fase actual un claro reflejo del proceso de globalización “tanto en lo que se refiere a la arquitectura, la organización del espacio y los hábitos de consumo, como en la vinculación a redes multinacionales de comercialización” (Capel, 2003: 221). Borja y Castells sostienen también que la globalización acelera un “proceso continuo de reestructuración urbana en función de demandas y objetivos cada vez más externos a la sociedad local” (Borja y Castells, 2004: 59).

### **Ocho preguntas sociológicas**

Propongo a continuación ocho preguntas sociológicas sobre las configuraciones sociales implícitas en el proyecto Marina de Cope, con una advertencia: la complejidad del asunto hace previsibles zonas grises que suscitan respuestas sociales diversas y, a veces, encontradas. Por lo tanto, algunas conclusiones se pueden considerar abiertas y sólo provisionales.

*¿El proyecto está integrado en el sistema urbano regional?*

Esta cuestión coincide con el primer criterio que proponen Borja y Castells para “evaluar la viabilidad y el efecto urbano de las grandes actuaciones estratégicas de carácter infraestructural”: estudiar si la actuación de la que se trata “forma parte de un proyecto de ciudad” (Borja y Castells, 2004: 256). Se plantea aquí la referencia regional por dos razones. Primero, porque Marina de Cope se sitúa entre dos municipios, Lorca y Águilas, con una población que equivaldría a dos tercios de la de Lorca (91.759 habitantes) y casi duplicaría a la de Águilas (34.632 habitantes) (INE, 2015a). Segundo, por una opción teórica en favor de considerar en conjunto toda la estructura urbana regional (Mumford, 2012; Hall, 1996; Soja, 2008). Tenemos en cuenta, además, que:

La cuestión clave es que se establezca siempre una relación vinculante entre el proyecto global (más o menos explícito pero que sea muy asumido por el liderazgo político y cuente con apoyo social) y las actuaciones físicas, debidamente programadas y financiadas (Borja y Castells, 2004: 254).

En el caso de Marina de Cope la respuesta a esta pregunta suscita una gran división política y social. Han impulsado el proyecto los gobiernos regionales del Partido Popular (PP) y lo han rechazado los partidos de izquierda (Partido Socialista Obrero Español –PSOE–, Izquierda Unida, Podemos). En las elecciones de mayo de 2015, el PP perdió la mayoría absoluta pero gobierna con el apoyo del partido emergente Ciudadanos que no se ha pronunciado todavía al respecto. En el ámbito social apoya el proyecto la Confederación de Empresarios, lo rechazan los ecologistas y movimientos sociales como La Región de Murcia no se vende y Prolitoral. El gobierno sostiene que Marina de Cope es un proyecto bien planificado, integrado, sin impactos negativos, y capaz de reorientar la estructura turística de la Región hacia una mayor calidad. Quienes se oponen al proyecto critican su impacto ambiental y defienden modelos basados en el desarrollo de los núcleos de población existentes. [3] Respecto a la forma elegida para integrar Marina de Cope en la zona es la de un núcleo separado dotado de una autopista que conecta con las principales redes del país. De su relación con el núcleo urbano más próximo, la AIR se limita a señalar que Águilas “podría muy bien cumplir la función de apoyo y servicios a los nuevos centros de turismo” (Murcia, 2004: 17781). Es un modelo similar al que en su origen tuvieron los complejos turísticos que tomamos como referencia, de los que sólo uno (Ampuriabrava) ha derivado a una mayor conexión con el municipio al que pertenece.



*¿Se trata de un proyecto integrador o segregador?*

Marina de Cope se estructura en función de un poder adquisitivo alto y un determinado estilo de vida y deja fuera a quienes no se acomodan a ellos, incluidos los trabajadores del complejo que residirían en los alrededores. Es lo que Pedreño llama “discontinuidad espacial y social respecto a la trama circundante” (Pedreño, 2009: 12).

La selección de residentes se plantea por la vía del precio pero las estimaciones que ofrecen la AIR son muy limitadas. La previsión de ingresos por venta de viviendas es 2.225 millones (Murcia, 2004: 17793), una media de 203.679 euros, un 77,77% más que el precio medio de la vivienda nueva de 2004 en la Región de Murcia (Ministerio de Fomento, 2015). Por otra parte, no hay ninguna referencia a un coste que puede resultar decisivo, el de mantenimiento de los servicios comunes. [4] En todo caso, nos debemos remitir a la intención declarada de la declaración de AIR de construir un proyecto específico para clientes de alto poder adquisitivo y centrado en deportes de élite.

La distribución urbana por clases e incluso las dinámicas centro-periferia tienen una historia tan larga como la ciudad (Mumford, 2012; Soja, 2008). Wirth señala que “las personas de estatus y necesidades homogéneas se agrupan inconscientemente, se seleccionan conscientemente, o son forzadas a hacerlo por imperio de las circunstancias, dentro de una misma área” (Wirth, 1999: 103).

La cuestión es que el modelo de Marina de Cope presenta unos rasgos de segregación particularmente acusados. Es un modelo global y de magnitud creciente que según muchos autores amenaza al espacio de vida colectivo. Para Soja, en Estados Unidos “la polarización social avanza así de la mano de la segregación espacial y cultural, amenazando con romper el espacio de vida colectivo, de libertad, apertura y de civismo que en su día fue o pretendió ser la ciudad” (Soja, 2005: 56). En Argentina, según Maristela Svampa se pone en evidencia:

[...] tanto el ensanchamiento de las distancias sociales como el incremento de las desigualdades; todo lo cual podría leerse a través del colapso de un modelo de socialización relativamente mixto así como del fin de un estilo de vida residencial también relativamente heterogéneo (Svampa, 2008: 268).

En España no se han alcanzado los niveles de dispersión y fragmentación urbana de otros países pero el fenómeno salta a la vista. Francesc Muñoz lo contrapone a las ciudades mediterráneas aún consideradas “como una reserva de diversidad urbana en función de la imagen arquetípica derivada de la densidad constructiva, la complejidad urbana y la diversidad social” (Muñoz, 2008: 149). Mantecón, Huete y Mazón (2009) documentan en urbanizaciones turísticas de la provincia de Alicante “un proceso de dualización espacial ligado a otro de dualización social”. Observan “como han ido apareciendo nuevos núcleos o urbanizaciones particulares que no tienen ningún nexo de unión con el núcleo principal, como no sea el de pertenecer al mismo municipio”. Respecto a la relación de los habitantes de estas urbanizaciones con los vecinos de la zona reconocen que la casuística es compleja, aunque más habituales que la integración son “las colonias de pseudoturistas extranjeros asentados en las urbanizaciones, que algunos han llamado guetos, en las que se articulan tipos singulares de lo que más arriba se han definido como sociedades duales”. Ya advertía Richard Sennett (1975: 77-78) que la orientación actual del desarrollo urbano rompe las formas complejas de contacto social y que se agudiza la tendencia al aislamiento.

*¿Facilita la relación social, diseña un entorno animado?*

La densidad de población de Marina de Cope en su nivel máximo de ocupación previsto sería de unos 30 habitantes por hectárea. En temporada baja será mucho menor. Son niveles que podemos considerar típicos de zonas suburbanas tranquilas, ajenas a la animación callejera típica de los pueblos y ciudades del mediterráneo español. Además, esa densidad se aleja de lo que algunos estudios recomiendan como óptimo, un mínimo de 120 habitantes por hectárea (CAT-MED, 2012).

La declaración de AIR y los propios promotores del complejo asocian la calidad de la urbanización a una densidad muy baja, que sitúan incluso “por debajo del límite de mínima densidad” (Murcia, 2004: 17786-17788). Sin embargo, tanto la sociología como algunos urbanistas (Atelier Parisien d'Urbanisme, 2003; Borja, 2003; Jacobs, 2013) han defendido tradicionalmente lo que aporta la densidad a la vida urbana. En general, la asocian a una vida animada en los espacios públicos que tienen una gran afluencia de

gente movida por frecuencias notables de actividades “necesarias, opcionales y sociales” que son las que caracterizan un entorno físico de calidad (Gehl, 2006: 17-22).

Hay que subrayar, además, que la densidad de población medida en habitantes por hectárea no es el único factor que incide en la animación de un entorno urbanizado. En el caso de Marina de Cope actúan en contra la baja edificabilidad del complejo (0,14 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>), [5] la decisión de dedicar al menos un tercio del volumen edificable de uso residencial a “viviendas aisladas en parcelas unifamiliares” y una rígida zonificación que separa los hoteles de las viviendas. El recurso a los “centros comerciales y lúdicos abiertos y tematizados”, característicos del urbanismo de la globalización, tampoco ayuda a la creación de un entorno animado (López de Lucio, 2011).

Desde luego, a partir del proyecto no se pueden prever todos los factores que contribuyen a crear un entorno animado (no sabemos, por ejemplo, el grado de heterogeneidad de la población por nacionalidades ni por edad). Sin embargo, se puede afirmar que numerosos rasgos del diseño de Marina de Cope actúan en sentido contrario. Además de la escasa complejidad social de la urbanización, la escasez de lo que Jacobs (2013: 193-194) llama usos primarios, entre los que incluye las viviendas y algunos lugares de ocio pero también, oficinas, talleres y otros centros de trabajo. Marina de Cope se caracteriza por un diseño que lleva a la construcción de una urbanización del tamaño de las ciudades medias de la región pero con una animación escasa que se definirá por zonas (será más probable en la hotelera y muy poco en la residencial) y por temporadas en función de la afluencia de residentes y turistas.

#### *¿Cuál es la dimensión de lo público?*

Marina de Cope responde al extendido modelo de colaboración público-privada. Para sus promotores, el interés público se define por el impulso a la industria hotelera que pretende lograr crecimiento económico y creación de empleo por un urbanismo de calidad que evite los “errores del pasado”. Si pensamos lo que Marina de Cope será una vez construido hay que plantear dos cuestiones: el gobierno de la urbanización y la configuración de sus espacios públicos.

Respecto a la primera, los promotores del proyecto entrevistados contemplan distintos grados de implicación público privada, aunque el ex consejero del gobierno regional, José Pablo Ruiz Abellán se muestra partidario de un consorcio público-privado. La cuestión del interés privado en la definición y la gestión de los intereses públicos urbanos están ampliamente abordadas. Frente al tajante “el interés privado se subordinará al interés colectivo” de la Carta de Atenas (Le Corbusier, 1989: 140), hoy se exalta la conciliación de ambos. Una tendencia que tiene implicaciones políticas y sociales que no pasan desapercibidas en el campo de la sociología urbana. Ya Mario Gaviria (1971: 220) auguró problemas sociales, políticos, jurídicos y administrativos. En Estados Unidos, Blakely y Gail Snyder (2002) advierten que “la privatización -el reemplazo del gobierno público y sus funciones por organizaciones privadas que adquieren servicios en el mercado- es promovida como un ‘beneficio’ de las comunidades enrejadas, pero puede tener serios impactos en la comunidad en general”. De vuelta a Europa, Muñoz considera que la política urbana ha pasado a ser “algo negociado y negociable entre el sector público y los agentes privados, entre las demandas de la economía global y las exigencias, muchas veces desatendidas, del territorio local” (Muñoz, 2008: 42-43).

En cuanto al uso cotidiano del espacio público, se contempla de forma muy limitada en la planificación de Marina de Cope. La declaración de AIR no adelanta más que la orientación deportiva general del complejo y que contará con “centros comerciales y lúdicos abiertos y tematizados” (Murcia, 2004: 1778). Sólo el ex consejero Ruiz Abellán añade la posibilidad de que se estructuren núcleos con plazas tematizadas representando diversos ambientes típicos.

Con estas mínimas referencias se puede considerar que a los factores de selección que garantizan una población homogénea hay que añadir un diseño del espacio público que responde a lo que Muñoz (2008) califica de *urbanal* y a un modelo característico de espacio público de gestión privada en el que “cómo en las dictaduras benévolas” se intercambia seguridad por limitaciones en las libertades individuales y colectivas (López de Lucio, 2002: 36).

*¿Diseña un conjunto urbano cerrado y/o de alta seguridad?*

Entre las características de los complejos residenciales y turísticos del urbanismo globalizado destaca su cierre físico mediante vallas, barreras de entrada y sistemas de seguridad. Blakely y Gail Snyder (2002) utilizan la expresión comunidades enrejadas o fortificadas para referirse a distintos tipos de comunidad cerrada. Según su tipología, en las comunidades de "estilos de vida" las vallas aportan seguridad y separación para las sus actividades y servicios; en las de ocio, las rejas simbolizan distinción y prestigio; en las constituidas como "zona de seguridad" las rejas se levantan por miedo "al crimen y a los forasteros".

El diseño de Marina de Cope –que lleva implícita una forma de cierre social por la homogeneización de su población- no prevé ningún cierre físico ni sistemas de seguridad privada. Si se construye, el diseño de seguridad que aporte su comunidad de propietarios será decisivo en la definición de su carácter. La contratación de sistemas propios de seguridad es una forma más de acentuar el carácter privado de los espacios urbanos y el cierre respecto al exterior.

*¿Se trata de un proyecto abierto a las dinámicas de cambio urbano?*

Todos los entornos urbanos cambian, incluso las ciudades "planificadas de un modo más elaborado, terminan siempre escapando de nuestras manos" (Park, 1999: 103). Podríamos pensar, por tanto, que es necesario que desde el momento de la planificación se tenga en cuenta "el estudio de los procesos y tendencias típicas de la dinámica urbana" (Martínez, 1999: 29). Sin embargo, son frecuentes las urbanizaciones que nacen con una clara voluntad de estabilizar su modelo y, en su caso perfeccionarlo, a base de excluir a sectores sociales no deseados. No siempre lo logran.

De los tres complejos turísticos que tomamos como referencia, dos siguen respondiendo a su diseño original después de décadas de funcionamiento (Sotogrande, que comenzó en 1962 y La Manga Club, en 1975). Sin embargo, Ampuriabrava, que nació en 1967 como un proyecto de alto nivel, presenta ahora una estructura más compleja de la prevista por la diversa extracción socioeconómica de residentes y turistas. Tampoco se mantiene del todo el diseño urbanístico original. Presenta cambios todavía más acusados un cuarto caso, La Manga, una lengua de arena que separa el Mediterráneo del Mar Menor. A mediados de los años 1950 un promotor quiso convertirla en un centro

turístico de élite. Pero lo que comenzó como un proyecto respetuoso con el medio ambiente –con criterios de la época– cambió por el efecto de la crisis de comienzos de 1970. Se convirtió en un desarrollo urbanístico “por trozos, sin ningún criterio o elemento que diese unidad al conjunto”, en un proceso especulativo y “depredador del paisaje dunar” (Nebot, 2012: 259).

El proyecto de Marina de Cope deja poco margen al cambio. Define a su población por un “elevado poder adquisitivo” y deja fuera a los trabajadores del complejo. Justifica la ocupación de un territorio no construido, de gran valor ambiental, con estrictas condiciones: un fin económico y social, un tipo de negocio (muy condicionado por el ciclo económico como muestra el caso de La Manga) y unas determinadas características sociales y urbanas. Si no cambia, mantendrá los problemas sociales asociados a su diseño. Si cambia, negará los argumentos que con los que se justifica.

*¿Cómo actuará el proyecto sobre la estructura socioeconómica local?*

Es previsible que el impacto socioeconómico de Marina de Cope se note sobre todo en Águilas que es el núcleo urbano más próximo. En la actualidad la economía aguilense se basa en una potente agricultura exportadora y en un sector turístico más débil que tiene su base más importante en 3.494 viviendas de segunda residencia [6] (INE, 2013). En junio de 2015 las plazas hoteleras eran 605 y las de campings 366. En cuanto al empleo, la afiliación media a la Seguridad Social en 2014 se situó en 9.951 trabajadores, con un fuerte peso de la agricultura (33%) y un peso menor del sector turístico, un 11,33%. [7]

Si aceptamos las previsiones de la AIR Marina de Cope, su construcción supondría para Águilas una importante creación de empleo y un vuelco entre los sectores agrario y turístico. Como estamos utilizando datos de la afiliación media a la seguridad social, consideramos como empleo medio del sector hotelero de la urbanización, la misma proporción que la AIR calcula como ocupación media a pleno funcionamiento, el 65% (Murcia, 2004: 17800). Por tanto, con un empleo medio de 6.760 trabajadores, la afiliación media a la Seguridad Social en el municipio se situaría en 16.711 trabajadores, un 67% más que la media de 2014. Además, el sector turístico pasaría a ser el principal con un 40% del empleo y la agricultura pasaría del 33% actual al 19%. Teniendo en cuenta la elevada tasa de paro, el 26,69% en el primer trimestre de 2015 en

la Región de Murcia (INE, 2015b), es previsible que una parte importante de los puestos de trabajo del nuevo complejo puedan ocuparlos parados que ya viven en Águilas y en municipios limítrofes. Esta previsión supone un incremento de la oferta de puestos de trabajo superior en varios miles a la demanda local actual. Permite concluir que se traducirá en un aumento de población pero no sugiere ningún otro cambio en la estructura básica de la economía aguilense.

Se puede afirmar que la agricultura, dominante hoy en la economía local, como el turismo -que pasaría al primer lugar si se cumplen las previsiones de empleo de Marina de Cope- comparten dos rasgos interrelacionados: se dirigen a un mercado internacional y recurren a mano de obra global.

Autores como Sassen insisten en que “la inmigración es uno de los procesos constitutivos de la globalización actual, aunque la mayoría de los estudios sobre la economía global no lo reconocen ni lo representan como tal” (Sassen, 2007: 136). Harvey describe la aparición a partir de la década de 1980 de “un proletariado enorme, amorfo y desorganizado en muchos de los países ‘en vías de desarrollo’, que ejerció por doquier una presión a la baja sobre los salarios y las condiciones de trabajo” (Harvey, 2004: 62-63). Pedreño (2005) muestra cómo ha actuado ese mecanismo en la agricultura mediterránea. La posibilidad de entrada en los mercados europeos que tienen los empresarios agrícolas en los primeros años ochenta coincide con la falta de mano de obra, con el crecimiento de los salarios impulsado por la presión sindical y con el envejecimiento de los trabajadores agrícolas disponibles.

Estas incertidumbres van a ser gestionadas y solventadas a través de la incorporación del trabajo proporcionado por las migraciones internacionales a partir de finales de los años 80 que permite un suministro cuantioso de mano de obra, la puesta en marcha de mecanismos y estrategias empresariales de contención de los salarios, y la disponibilidad de cuerpos jóvenes con disposiciones para la nueva norma de trabajo requerida por una agricultura definitivamente industrializada y globalizada (Pedreño, 2005: 85).

Este mecanismo actúa de forma creciente en el sector turístico español que recurre también al trabajo de inmigrantes extracomunitarios (Pedreño, 2005: 13-14). Un enfoque relacionado es la explotación neocolonialista de los recursos turísticos (Lefebvre, 2013: 116). En España, Gaviria (1974: 201) lo plantea ya en la década de



1970: describe como las poblaciones europeas que huyen estacionalmente de territorios fríos, caros, con un medio ambiente deteriorado en busca de suelos baratos, sol y playa. Considera que los Estados industriales avanzados europeos emprenden “un nuevo neocolonialismo del espacio de calidad” en el Mediterráneo español. Ese neocolonialismo estructura el territorio de una forma específica que tiene consecuencias sociales. Además, la sensación colonizadora se agudiza cuando las urbanizaciones turísticas se configuran como núcleos exclusivos de residentes de una misma nacionalidad que diseñan su interior a imagen de su país de origen y mantienen sólo las relaciones inevitables con el entorno español.

### *¿Cuál es el impacto socioambiental?*

Las críticas más sonoras que ha suscitado Marina de Cope se refieren a su ubicación en un territorio incluido en un parque regional. Los aspectos ambientales han sido ampliamente analizados (Martínez y Esteve, 2006; Alcaraz, 2006; Vera y Espejo, 2006), pero aquí debemos considerar los propiamente socioambientales.

Aunque el diseño del complejo omite la cuestión del parque regional, sí proclama la intención de ser modélico en los aspectos ambientales e incluye un estudio de impacto que considera que el proyecto responde a las disposiciones de la Estrategia Territorial Europea. Pero no tiene en cuenta el impacto que una amplia bibliografía científica atribuye a la urbanización de baja densidad ni otras cuestiones socioambientales como el tráfico tanto de los trabajadores del complejo (ya que la mayoría residirá fuera) como de los residentes y los turistas alojados en los hoteles. Aspectos capitales que tienen que ver con la huella ecológica (Wackernagel y Rees, 2001) y con la capacidad de carga (Echamendi, 2001).

Conviene subrayar que, aunque la percepción social del turismo en la costa mediterránea española reconoce su excesivo impacto ecológico, incluso el urbanismo descontrolado ha contado con un grado notable de legitimación social y política (Mazón, Huete y Mantecón 2009: 409). Además, algunas cuestiones discutidas por sus implicaciones económicas y ambientales tienen una raíz sociológica. Es el caso de los campos de golf, deporte por el que opta la AIR Marina de Cope junto con la náutica porque son “de élite”. Los críticos señalan su impacto ambiental y su elevado consumo

de agua en zonas áridas como la que está en cuestión. Enfrente se sitúan quienes como Cayetano Espejo (2004) consideran el golf “una interesante oferta turística de calidad sin estacionalidad” cuyo impacto en el entorno se puede minimizar. Espejo aborda después la cuestión social con una referencia al “Informe Campos de Golf” de la Cámara de Comercio de Mallorca, Ibiza y Formentera que propone un acercamiento “de las diferentes instalaciones a aquellos sectores sociales detractores y/o desconocedores de este deporte, para hacer del mismo una actividad más diáfana y abierta, conducida desde la perspectiva empresarial y sin necesidad de perder su carácter privativo”. Hay que estar de acuerdo con el fondo de este diagnóstico que revela una contradicción quizá insalvable. Quienes defienden el interés económico del golf quieren hacerlo “más diáfano y abierto”, pero no hasta el extremo de que pueda perder su “carácter privativo”. Intuyen que si el golf dejara de ser considerado un deporte de élite, no tendría la misma demanda que ahora, asociada al mismo tipo de complejos turísticos.

## Conclusiones

A diferencia de los desarrollos turísticos conocidos hasta ahora en la Región de Murcia, Marina de Cope nace por iniciativa pública, en estrecha relación con el sector privado. Está sometida a planificación y control público pero cuenta también con oposición social y política. Su diseño social es segregador (por poder adquisitivo y estilo de vida) y su modelo urbano de baja densidad corresponde con una baja densidad social que no facilita las relaciones ni la animación de los ambientes urbanos, salvo los que aporten los turistas de vacaciones.

Las relaciones entre lo público y lo privado están poco definidas aunque la orientación del proyecto es clara hacia el modelo de las comunidades cerradas. También se puede afirmar que el carácter de los espacios públicos de la urbanización estará decisivamente marcado por la falta de diversidad y complejidad social que impone el diseño del proyecto y por la medida en que su gestión sea privada. Marina de Cope no añade ninguna forma de cierre físico al cierre social, salvo la separación de los otros núcleos.

El proyecto ofrece márgenes limitados para el cambio. Las estrictas condiciones con que se justifica su desarrollo (densidad de edificación, impacto ambiental, instalación de hoteles, etc.), llevan implícita la posibilidad de que pierda por completo esa justificación

si se incumple cualquiera de ellas en función, por ejemplo, del ciclo económico o de variaciones de los flujos turísticos. Si Marina de Cope no cambia mantendrá los problemas sociales asociados con su diseño. Si cambia negará los argumentos con los que se justifica y se pondrá en evidencia lo equivocado del lugar elegido para su ubicación.

Desde un punto de vista socioeconómico, Marina de Cope contribuye a reforzar en la zona una forma periférica de economía globalizada caracterizada por unas relaciones laborales moduladas con una mano de obra también global sometida a una creciente desprofesionalización, subcontratación, temporalidad y precariedad.

La declaración de AIR Marina de Cope proclama un compromiso de máximo respeto medioambiental. Sin embargo omite cualquier referencia a que se proyecta sobre un área que es parque regional. Además, considera como valor positivo la baja densidad urbana y no se cuestiona el uso extensivo del territorio. Se echa de menos un análisis más profundo de las cuestiones socioambientales.

Farinós advierte que la evaluación del impacto ambiental de los proyectos “se produce tras haberse decidido el emplazamiento de la actuación. Por ello no permite evaluar alternativas de localización en función de su sostenibilidad” (Farinós, 2004: 49). Para la evaluación sociológica de un proyecto urbanístico es conveniente también adelantarse al momento de decidir su ubicación. En el caso de Marina de Cope se eligió un área no urbanizada por la falta de suelo turístico a un precio asequible. Desde luego, no es posible ignorar las limitaciones económicas pero tampoco las implicaciones sociales y ambientales que se han visto aquí. Implicaciones que exigen que se considere la posibilidad de impulsar el desarrollo turístico a partir de las ciudades existentes, con la regeneración de su tejido urbano y no sólo mediante su expansión. Se trata de lograr formas de desarrollo ligadas al bienestar de las generaciones presentes y futuras. Es necesario hacerlo contando con la economía real y no con una economía soñada, pero debe contarse también con un uso equilibrado y sostenible del territorio y, sobre todo, con las repercusiones sociales del modelo elegido.

## Notas

[1] “Los requerimientos en términos de consumo de recursos y asimilación de desechos de una determinada población o economía, expresados en áreas de tierra productiva” (Wackernagel y Rees, 2001: 26).

[2] “Existe una saturación o un sobrepaso de la capacidad de carga cuando los movimientos de las personas, nacionales o internacionales, excede temporalmente el nivel aceptable por el medio ambiente físico y humano de la zona de acogida o destino” (Echamendi, 2001: 13).

[3] El artículo de Martínez y Esteve (2006) es una buena síntesis de los argumentos ambientales contrarios a Marina de Cope con alguna alusión general a la búsqueda de formas de turismo sostenible para esa zona. Respecto a los argumentos de los grupos políticos se puede ver el diario de sesiones de la Asamblea Regional de Murcia (<http://hermes.asambleamurcia.es/pleno>).

[4] Estos costes pueden ser muy elevados. En La Manga Club (Cartagena, Murcia) en la actualidad van de 1.400 euros al año para los apartamentos pequeños más antiguos, con pocos servicios (el coste de los que tienen servicios se puede triplicar) a los 6.000 o 7.000 euros anuales que pagan las grandes villas, según la información facilitada al autor por la dirección del complejo.

[5] Es una edificabilidad baja aunque no de las menores de las urbanizaciones de la Región. En La Manga Club (Cartagena) la edificabilidad general es de 0,1137 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. Mena Hornillos (2010) sitúa la edificabilidad bruta de los resorts de la Región de Murcia en una media de 0,075 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> aunque advierte de que en el municipio de “Torre Pacheco la edificabilidad es sustancialmente mayor 0,20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>”. En Sotogrande, la urbanización turístico-residencial de élite de referencia, sin embargo, el índice de edificabilidad medio es del 0,3, algo más del doble de la de Marina de Cope.

[6] Hay, además, 5.801 viviendas vacías, resultado del estallido de la burbuja inmobiliaria.

[7] Todos estos datos, han sido obtenidos por el autor de la Consejerías de Turismo y de Presidencia y Empleo de la Región de Murcia. Sobre el empleo del sector turístico, a falta de datos precisos en el nivel local, se ha estimado con los datos de afiliación a partir del criterio del Instituto de Estudios Turísticos (IET, 2012).

## Referencias citadas

- Alcaraz, Francisco José (2006). “¿Los últimos días de un paraíso botánico?”. *Eubacteria* N°18, pp. 5-11.
- Andrés Sarasa, José Luis (2004). “Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador ‘resort’ en la Región de Murcia”. *Cuadernos de Turismo* N° 14, pp.7-65.
- Atelier Parisien d'Urbanisme (2003). *Densités vécues et formes urbaines. Étude de quatre quartiers parisiens*. París. Disponible en: <http://www.apur.org/etude/densites-vecues-formes-urbaines-etude-quatre-quartiers-parisiens> (visitada el 19 de febrero de 2015).
- Blakely, Edward J., y Mary Gail Synder (2002). “Comunidades fortificadas: amurallamiento y enrejamiento de los suburbios estadounidenses”. *EURE (Santiago)*, 28(84), pp.145-147. Disponible en: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008400009&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008400009&lng=es&tlng=es). 10.4067/S0250-71612002008400009 (visitada el 19 de febrero de 2015).
- Borja, Jordi (2003). Ciudad y planificación. La urbanística para las ciudades de América Latina. En Marcello Balbo, Ricardo Jordán y Daniela Simioni. *La ciudad inclusiva*, pp. 81-104, Santiago de Chile: CEPAL.
- Borja, Jordi y Manuel Castells (2004). *Local y global*. Madrid: Taurus.
- Bourdieu, Pierre (2001). *Las estructuras sociales de la economía*. Buenos Aires: Manantial.
- Capel, Horacio (2003). *La cosmópolis y la ciudad*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- CAT-MED (Plataform for sustainable urban models) (2012). *Modelos urbanos sostenibles*. Disponible en: [http://www.catmed.eu/archivos/desc7\\_CatMed%20Esp-Eng.pdf](http://www.catmed.eu/archivos/desc7_CatMed%20Esp-Eng.pdf) (visitada el 26 de junio de 2015).

- Echamendi, Pablo (2001). "La capacidad de carga turística. Aspectos conceptuales y normas de aplicación". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* N° 21, pp. 11-30.
- España (2012). "Sentencia 234/2012 del Tribunal Constitucional de España". Disponible en <http://hj.tribunalconstitucional.es/HJ/es/Resolucion/Show/23192> (visitada el 19 de febrero de 2015).
- Espejo, Cayetano (2004). "Campos de golf y medio ambiente. Una interacción necesaria". *Cuadernos de Turismo* N° 14, pp. 67-111.
- Exceltur (2005). *Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias*. Madrid.
- Farinós, Joaquín (2004). "La estrategia territorial europea para el futuro". En *Ordenación del territorio y desarrollo tradicional*, pp. 45-73, Juan Romero y Joaquín Farinós, editores. Gijón: Trea.
- Gaviria, Mario (1971). *Campo, urbe y espacio del ocio*. Madrid: Siglo XXI de España editores.
- Gaviria, Mario (1974). "La producción neocolonialista del espacio". *Papers: revista de sociología* N° 3, pp. 201-217.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.
- Hall, Peter (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Harvey, David (2004). *El nuevo imperialismo*. Madrid: Akal.
- Harvey, David (2005). *Espacios de Esperanza*. Madrid: Akal.
- Huete, Raquel, Alejandro Mantecón y Tomás Mazón (2008). "¿De qué hablamos cuando hablamos de turismo residencial?". *Cuadernos de Turismo*. N° 22, pp. 101-121.
- IET (Instituto de Estudios Turísticos) (2012). *Informe Anual 2011*. Madrid: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.
- INE (Instituto Nacional de Estadística) (2013). *Censos de Población y Viviendas*. Disponible en: [http://www.ine.es/censos2011\\_datos/cen11\\_datos\\_resultados.htm](http://www.ine.es/censos2011_datos/cen11_datos_resultados.htm)
- INE (2015a). *Estadística del padrón continuo* (explotación a 1 de enero de 2014). Disponible en:

<http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft20%2Fe245&file=inebase&L=0> (visitada el 19 de febrero de 2015).

INE (2015b). *Encuesta de Población Activa. Trimestre 1/2015*. Disponible en: [http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica\\_C&cid=1254736176918&menu=ultiDatos&idp=1254735976595](http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176918&menu=ultiDatos&idp=1254735976595) (visitada el 26 de junio de 2014).

Jacobs, Jane (2013). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.

Le Corbusier (1989). *Principios de urbanismo (La carta de Atenas)*. Barcelona: Ariel.

Lefebvre, Henri (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.

López de Lucio, Ramón (2002). “La vitalidad del espacio público urbano en riesgo”. *Distribución y Consumo*, N° 66, pp. 25-41.

López de Lucio, Ramón (2011). “Morfología y características de las nuevas periferias. Nueve paisajes residenciales en la región urbana de Madrid”. (U. P. Territorio, Ed.) *Urban* (9), 56-80.

Mantecón, Alejandro, Raquel Huete y Tomás Mazón (2009). “Las urbanizaciones ‘europeas’ una investigación, sobre las nuevas sociedades duales en el Mediterráneo”. *En de Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. N° 301, Vol. XIII Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-301.htm> (visitada el 19 de febrero de 2015).

Martínez, Emilio (1999). “Introducción”. *En La ciudad y otros ensayos de sociología urbana*, pp. 7-40. Robert Ezra Park. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Martínez, Julia y Miguel Ángel Esteve (2006). “Consecuencias ambientales de la AIR Marina de Cope”. *Eubacteria*, N° 18, pp. 12-14. [http://www.um.es/eubacteria/AIR\\_de\\_Marina\\_de\\_Cope.pdf](http://www.um.es/eubacteria/AIR_de_Marina_de_Cope.pdf) (visitada el 15 de agosto de 2015).

Mazón, Tomás, Raquel Huete y Alejandro Mantecón (2009). “Legitimación y crisis en la urbanización de las regiones turísticas mediterráneas”. *En Turismo, urbanización y estilos de vida: las nuevas formas de movilidad residencial* pp. 400-411. Tomás Mazón, Raquel Huete y Alejandro Mantecón (Ed.). Barcelona: Icaria.

Mena Hornillos, Javier (2010). *El modelo urbanizador "resort". Análisis, contexto y repercusiones en el campo de Murcia y Mar Menor*. Tesis doctoral. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena, España.

Ministerio de Fomento (2015). *Estadística de transacciones inmobiliarias (compraventa)*. Disponible en:



- <http://www.fomento.gob.es/BE2/?nivel=2&orden=34000000> (visitada el 26 de junio de 2015).
- Moliní, Fernando y Miguel Salgado (2012). “Los impactos ambientales de la ciudad de baja densidad en relación con los de la ciudad compacta”. En *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. N° 958, Vol. XVII Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-958.htm> (visitada el 19 de febrero de 2015).
- Mumford, Lewis (2012). *La Ciudad en la Historia*. Logroño: Pepitas de calabaza.
- Muñoz, Francesc (2008). *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Murcia (2001). “Ley 1/2001, de 24 de abril, del Suelo de la Región de Murcia”. *Boletín Oficial de la Región de Murcia* (113). Disponible en <http://www.borm.es/borm/documento?obj=anu&id=67582> (visitada el 19 de febrero de 2015).
- Murcia (2004). “Acuerdo de Consejo de Gobierno de 23 de julio de 2004, por el que se declara como Actuación de Interés Regional la Marina de Cope”. En *Boletín Oficial de la Región de Murcia*. Disponible en: <http://www.borm.es/borm/documento?obj=bol&id=885> (visitada el 19 de febrero de 2015).
- Nebot, Nuria (2012). *El tour de las marinas. De la invención a la regeneración de un paisaje*. Tesis doctoral. Universidad de Málaga, España. Disponible en: <http://dspace.uma.es/xmlui/handle/10630/5331> (visitada el 19 de febrero de 2015).
- Nel.lo, Oriol (2004). “Contra la dispersión, intensidad. Contra la segregación, ciudad”. En *Ordenación del territorio y desarrollo territorial*, pp. 261-285. Juan Romero y Joaquín Farinós (Ed.). Gijón: Trea.
- Park, Robert Ezra (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Pedreño, Andrés (2005). “Sociedades etnofragmentadas”. En *La condición inmigrante. Exploraciones e investigaciones desde la Región de Murcia*, pp. 75-103, Andrés Pedreño y Manuel Hernández (Coord.). Murcia: Editum.
- Pedreño, Andrés (2009). “Turistas y migrantes en el planeta resort. La movilidad espacial de la población como un capital desigualmente distribuido”. En *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, N° 28 pp. 9-18.
- Sassen, Saskia (2007). *Una sociología de la globalización*. Madrid: Katz.

- Sassen, Saskia (2008). "Formatos espaciales y dinámicas subyacentes". En Muñoz, Francesc. *Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*. pp. 2-5. Barcelona: Gustavo Gili.
- Sennett, Richard (1975). *Vida urbana e identidad personal*. Barcelona: Península.
- Soja, Edward W. (2005). "Algunas consideraciones sobre el concepto de ciudades región globales". *Ekonomiaz*, N° 58 pp. 44-75.
- Soja, Edward W. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Svampa, Maristella (2008). *Los que ganaron: la vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires: Biblos.
- Unión Europea (1999). *Estrategia Territorial Europea*. Disponible en: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_es.pdf) (visitada el 19 de febrero de 2015).
- Vera, José Fernando y Cayetano Espejo (2006). "El papel de los instrumentos de planificación en las dinámicas productivas y territoriales: las directrices y el Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia". En *Gobernanza territorial en España: claroscuros de un proceso a partir del estudio de casos*, pp. 61-79 Juan Romero y Joaquín Farinós (Ed.). Valencia: Publicacions de la Universitat de València.
- Wackernagel, Mathis y William E. Rees (2001). *Nuestra huella ecológica: reduciendo el impacto humano sobre la Tierra*. Santiago de Chile: Lom.
- Wirth, Louis (1999). "La dicotomía rural-urbano". En Urrutia, Víctor. *Para comprender qué es la ciudad. Teorías sociales*, pp. 96-108. Estella, Navarra: EVD.